Reichsgesetzblatt

Teil II

1923 | Ausgegeben zu Berlin, den 12. Januar 1923 | Nr. 1

Inhalt: Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, S. 1. — Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, S. 1. — Bekanntmachung, betreffend Änderung des Militärtarifs für Eisenbahnen, S. 1. — Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre, S. 2. — Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre, S. 2. — Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle, S. 2.

Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Vom 19. Dezember 1922.

Auf Grund der Verordnung, betreffend Ermächtigung des Reichsverkehrsministers zur selbständigen Ergänzung und Änderung der Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Eisenbahn regeln, vom 29. Oktober 1920 (Reichsgesetzbl. S. 1859) wird die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 wie folgt geändert:

1. Im § 55 wird am Schlusse der Ziffer (1) angefügt:

> Vordrucke, die nur als Duplikate verwendet werden, dürfen, sofern sie im Typendrucke die Überschrift „Frachtbriefduplikat" tragen, um die Hälfte in der Weise verkleinert sein, daß die Rückseite mit der rechten Seite des Musters bedruckt ist.

2. Im § 63 Ziffer (5) wird der 4., 5. und 6. Satz gefaßt:

> Wird ein Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, so hat der Besteller eine im Tarife festzusetzende Gebühr zu entrichten. Wird ein Wagen nach der Bereitstellung unbeladen zurückgegeben oder nach Ablauf der Beladefrist wegen Nichtbeladung dem Besteller wieder entzogen, so ist vom Zeitpunkt der Bereitstellung ab das tarifmäßige Wagenstandgeld zu zahlen [Abs. (6)]. Bei Bestellung eines Wagens kann die Eisenbahn eine Sicherheit in Höhe des tarifmäßigen Wagenstandgeldes für einen Tag verlangen.

Berlin, den 19. Dezember 1922.

Der Reichsverkehrsminister
Groener

Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Vom 27. Dezember 1922.

Auf Grund des § 2 Abs. (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 (Reichsgesetzbl. 1909 S. 93 ff.) wird diese Ordnung bis auf weiteres wie folgt geändert:

§ 75 Abs. (9) wird gefaßt:

(9) Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Festtag oder ein Werktag unmittelbar vor einem Sonn- oder Festtag, so läuft die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktags ab.

§ 94 Abs. (2) wird gestrichen.

Berlin, den 27. Dezember 1922.

Der Reichsverkehrsminister
Groener

Bekanntmachung, betreffend Änderung des Militärtarifs für Eisenbahnen. Vom 23. Dezember 1922.

Auf Grund der Verordnung der Reichsregierung vom 7. Juni 1920 (Reichsgesetzbl. S. 1141), betreffend Änderungen des Militärtarifs für Eisenbahnen, bestimme ich im Einvernehmen mit dem Reichswehrminister folgendes:

I

Bis auf weiteres wird vom 1. Januar 1923 ab

a) das 180fache der Sätze unter I des Militärtarifs,
b) das 1340fache des Mindestsatzes für Sonderzüge (Tarifnummer 27) und
c) das 2500fache der übrigen Sätze des Militärtarifs erhoben.

II

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1923 ab wird der letzte Satz im ersten Absatz der Ziffer 2 der allgemeinen Bestimmungen des Militärtarifs wie folgt geändert:

Als Mindestbetrag der Fahrgelder sind 44 Mark, als Mindestbetrag der Gepäckfrachtgebühren 100 Mark und als Mindestbetrag der übrigen Frachtgebühren 204 Mark zu erheben.

III

Bei der Tarifnummer 16 des Militärtarifs ist am Schlusse folgender Satz nachzutragen:

Bei ausnahmsweiser Beförderung dienstlich reisender Militärpersonen mit ihren Hunden (Meldehunden) im Dienstabteil oder in Gepäck- oder Güterwagen werden für die Hunde die Beförderungsgebühren des Tarifs für den öffentlichen Verkehr (Preis einer halben Fahrkarte 3. Klasse) erhoben.

Berlin, den 23. Dezember 1922.

Der Reichsverkehrsminister
Groener

Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre. Vom 22. Dezember 1922.

Auf Grund des § 12 Abs. 2 des Scheckgesetzes vom 11. März 1908 (Reichsgesetzbl. S. 71) hat der Reichsrat beschlossen:

Die Abrechnungsstelle bei der Reichsbankstelle in Mülheim (Ruhr) ist Abrechnungsstelle im Sinne des Scheckgesetzes.

Berlin, den 22. Dezember 1922.

Der Reichswirtschaftsminister
Dr. Becker

Bekanntmachung über Errichtung einer Abrechnungsstelle im Scheckverkehre. Vom 29. Dezember 1922.

Auf Grund des § 12 Abs. 2 des Scheckgesetzes vom 11. März 1908 (Reichsgesetzbl. S. 71) hat der Reichsrat beschlossen:

Die Abrechnungsstelle bei der Reichsbankstelle in Aachen ist Abrechnungsstelle im Sinne des Scheckgesetzes.

Berlin, den 29. Dezember 1922.

Der Reichswirtschaftsminister
Dr. Becker

Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle. Vom 29. Dezember 1922

Auf Grund des § 11 des Staatsvertrags, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzbl. 1921 S. 962 ff.), sowie auf Grund der §§ 350 und 351 des Preußischen Wassergesetzes vom 7. April 1913 (Gesetzsamml. S. 53) und des § 136 Abs. 1 des Preußischen Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juni 1883 (Gesetzsamml. S. 195) wird folgende Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die westdeutschen Kanäle erlassen:

A. Geltungsbereich

§ 1

Zu den westdeutschen Kanälen im Sinne dieser Verordnung gehören:

1. der Rhein–Herne-Kanal von der Einmündung des Unterkanals der Schleuse I in den Ruhrorter Hafen bis zur Einmündung in den Dortmund–Ems-Kanal;
2. der Dortmund–Ems-Kanal von Dortmund (Herne) bis zu einer Querschnittslinie unterhalb der Papenburger Seeschleuse, deren Lage durch den Grenzpunkt der Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück am rechten Ufer der Ems bestimmt wird;
3. der Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm;
4. der Ems–Weser-Kanal nebst dem Anschluß nach Hannover, den Zweigkanälen nach Osnabrück, Minden (Weserabstieg), Linden mit Leineabstieg sowie die vertiefte Ihme.

B. Schiffahrtsbetrieb

Erster Teil

Allgemeine Vorschriften für alle Arten der Schiffahrt und der Schiffahrtsanlagen

Abschnitt I

Zulassung zur Fahrt

§ 2

Länge, Breite und Tiefgang der Schiffe

1. Die Abmessungen der Schiffe (Länge und Breite über alles gemessen) dürfen höchstens betragen:

a) auf dem Rhein–Herne-Kanal
80 Meter Länge,
9,20 » Breite und
2,50 » Tiefgang;

b) auf dem Dortmund–Ems-Kanal und Lippe-Kanal
67 Meter Länge,
8,20 » Breite und
2 » Tiefgang;

c) auf dem Ems–Weser-Kanal mit seinen Zweigkanälen
67 Meter Länge,
8,20 » Breite und
1,75 » Tiefgang.

Ausnahmsweise können folgende Breiten zugelassen werden:

a) auf dem Rhein–Herne-Kanal:
9,50 Meter bei einer Beschränkung des Tiefganges auf 2,30 Meter, jedoch nur für Schiffe, die vor dem 1. April 1923 geeicht sind;

b) auf dem Dortmund–Ems-Kanal und Lippe-Kanal:
8,21 Meter bis 8,50 Meter bei einem Tiefgang von 1,85 Meter,
8,51 Meter bis 8,70 Meter bei einem Tiefgang von 1,75 Meter,
8,71 Meter bis 8,90 Meter bei einem Tiefgang von 1,65 Meter,
8,91 Meter bis 9,20 Meter bei einem Tiefgang von 1,50 Meter;

c) auf dem Ems–Weser-Kanal mit seinen Zweigkanälen:
8,21 Meter bis 8,90 Meter bei einem Tiefgang von 1,65 Meter,
8,91 Meter bis 9,20 Meter bei einem Tiefgang von 1,50 Meter.

2. In besonderen Fällen kann die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde für eine einmalige Reise die Fahrt auf dem Rhein–Herne-Kanal mehr als 9,50 Meter breiten Schiffen und auf den übrigen Strecken mehr als 9,20 Meter breiten und mehr als 67 Meter bis 80 Meter langen Schiffen unter besonderen, für die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebs erforderlichen Bedingungen gestatten.

3. Bei Schiffen mit eigener Triebkraft darf die Unterkante der Schraube auf dem Rhein–Herne-Kanal nicht tiefer als 2 Meter, auf den übrigen Strecken nicht tiefer aus 1,75 Meter unter Wasser liegen. Wenn Abweichungen zugelassen werden, müssen die dann festgesetzten Maße genau eingehalten werden.

4. Bei veränderter Höhenlage des Wasserspiegels, der Kanal- und Flußsohle kann die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde geringere Tauchtiefen vorschreiben oder größere Tauchtiefen zulassen.

5. Geschleppte Schiffe dürfen auf den Kanalstrecken nicht mit Bugspriet fahren.

§ 3
Höhe, Bordhöhe und Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge

1. Die festen Teile der Fahrzeuge und der Ladung über Wasser dürfen nur so hoch sein, daß die Brücken beim Durchfahren nicht berührt werden. Der Abstand zwischen Unterkante der festen Brücken und dem Wasserspiegel beträgt bei ruhigem Wasser 4 Meter, kann sich aber durch Windstau, Schleusenwellen und Hochwasser verringern.

2. Umlegbare Teile wie Schornsteine und Masten dürfen aufgerichtet nicht höher als 8 Meter über den Wasserspiegel hinausragen.

3. Die freie Bordhöhe der beladenen Schiffe muß wenigstens betragen:

a) bei offenen Schiffen ..... 0,20 Meter,
b) bei gedeckten Schiffen ..... 0,15 » .

Feste Borde und Aufsatzborde über Gangbord (Schandeck) werden bei Bemessung der Bordhöhe mitgerechnet, doch darf das Schiff nicht tiefer als bis zum Gangbord (Schandeck) abgeladen werden.

4. Schleppzüge mit leeren Schiffen und einzelne Schlepper dürfen bis zu 6 Kilometer in der Stunde, Schiffe mit höchstens 1,75 Meter Tiefgang bis zu 5 Kilometer in der Stunde, Lastschiffe mit mehr als 1,75 bis zu 2 Meter Tiefgang auf den Kanalhaltungen bis zu 4 Kilometer in der Stunde fahren. Auf dem Rhein–Herne-Kanal ist für Schleppzüge allgemein eine Höchstgeschwindigkeit von 5 Kilometer in der Stunde zugelassen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,67 Meter in der Sekunde bei 6 Kilometer, von 1,40 Meter in der Sekunde bei 5 Kilometer und 1,10 Meter in der Sekunde bei 4 Kilometer Fahrgeschwindigkeit in der Stunde darf auf keiner Strecke überschritten werden. Auf dem Dortmund–Ems-Kanal unterhalb Meppen mit Ausnahme der Schleusenkanäle ist bis zu 8 Kilometer Stundengeschwindigkeit zulässig.

5. Schiffen mit eigener Triebkraft kann eine erhöhte Fahrgeschwindigkeit von der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde unter besonders festzusetzenden Bedingungen gestattet werden.

6. Schleppzüge haben, um Überholungen durch andere tunlichst zu vermeiden, mindestens eine Fahrgeschwindigkeit von 3,5 Kilometer in der Stunde einzuhalten. Die Schlepper dürfen daher nur so viel Anhang haben, daß sie bei regelmäßiger Maschinenleistung diese Geschwindigkeit erreichen.

§ 4

Tiefgangsanzeiger und -marken

1. An jedem Schiffe von mehr als 30 Tonnen Tragfähigkeit muß auf beiden Seiten vorn, mittschiffs und hinten ein metrischer Tiefgangsanzeiger angebracht sein. Dieser besteht aus einem mindestens 12 Zentimeter breiten senkrechten Farbenbande mit deutlich erkennbarer Dezimeterteilung. Jeder Dezimeterteil ist in der linken Hälfte in 5 Teile von je 2 Zentimeter Höhe und in der rechten Hälfte in 2 Teile von je 5 Zentimeter Höhe einzuteilen. Jeder Anzeiger muß bis zur höchsten zulässigen Einsenkung hinaufreichen und den Tiefgang des Schiffes dauernd deutlich erkennen lassen.

2. Die Schiffe, die mit farbigen Eichskalen von gleicher Einteilung versehen sind, bedürfen nicht noch eines besonderen Tiefgangsanzeigers. Wenn aber der Nullpunkt der Eichskala in der Höhe der Leerlinie liegt, muß der senkrechte Abstand zwischen der Leerebene des Schiffes und dem tiefsten Punkte des Schiffsbodens im Querschnitt der Eichskalen gemessen mit der deutlich erkennbaren Inschrift: „Leergang ..... Meter" auf Tafeln bezeichnet sein, die über der Linie der höchsten zulässigen Einsenkung über oder neben jeder Eichskala anzubringen sind.

3. Tiefgangsanzeiger und Eichskalen müssen stets deutlich erkennbar und ablesbar sein.

4. Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Schraubenunterkante mehr als 1 Meter unter Wasser liegt, müssen beiderseits am Hinterschiffe mit Marken nach einem von den beteiligten Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden vorgeschriebenen einheitlichen Muster versehen sein, aus denen der zulässige Tiefgang der Schraube ersichtlich ist.

§ 5

Bezeichnung der Fahrzeuge

An allen Schiffen mit eigener Triebkraft wie an sonstigen Fahrzeugen von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit müssen Name und Heimatort, bei mehreren Fahrzeugen gleichen Namens desselben Besitzers außerdem eine Nummer an geeigneter Stelle der beiden Längsseiten und am Heck deutlich erkennbar angebracht sein. Am Heck müssen außerdem die vorgeschriebenen Eichbezeichnungen angebracht und dauernd kenntlich erhalten werden. Bei Fahrzeugen, die nicht geeicht, sondern nur vermessen sind, beschränken sich diese Angaben auf die nach dem Meßbrief ermittelte größte Tragfähigkeit.

§ 6

Bemannung

1. Jedes Fahrzeug muß einen schiffahrtskundigen Führer haben, der es nach den Regeln der Schiffahrt zu führen und namentlich für rechtzeitige Dienstbereitschaft der Bemannung zu sorgen hat. Im Falle der Verhinderung hat er einen Stellvertreter zu bestellen. Als Schiffführer können auf Dampfschiffen und Schiffen von mehr als 100 Tonnen Tragfähigkeit nur männliche Personen tätig sein, die nachweisbar laut Dienstbuch 72 Monate das Schifferhandwerk betreiben und das 23. Lebensjahr (Dampfschiffsführer das 25. Lebensjahr) vollendet haben. Dampfschiffsführer müssen mindestens 12 Monate Fahrzeit auf Dampfern gefahren sein.

2. Während der Fahrt müssen die Fahrzeuge ständig einen schiffahrtskundigen, als Führer geeigneten Mann an Deck haben und so bemannt sein, daß Störungen des Verkehrs, Beschädigungen von Bauwerken sowie Gefährdungen von Fahrzeugen und Personen nicht zu erwarten sind.

Für die Stärke der Bemannung sind im allgemeinen die für den Rhein geltenden Vorschriften maßgebend, d. h.:

Es müssen außer dem Schiffsführer mindestens an Bord sein:

auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von über 15 bis 500 Tonnen 1 Matrose,

auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von über 500 bis 750 Tonnen 1 Matrose und 1 Schiffsjunge,

auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von über 750 bis 1000 Tonnen 2 Matrosen,

auf Fahrzeugen mit einer Tragfähigkeit von über 1000 Tonnen 2 Matrosen und 1 Schiffsjunge.

Bei der Fahrt außerhalb des Rhein-Herne-Kanals genügt für Fahrzeuge von über 15 bis 250 Tonnen als Bemannung ein Schiffsjunge. An Stelle des Schiffsjungen kann auch eine über 16 Jahre alte weibliche Familienangehörige des Schiffsführers zugelassen werden.

Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann für einzelne Fahrzeuge in jederzeit widerruflicher Weise Ausnahmen zulassen.

Als Matrose gilt ein Schiffsmann, der über 17 Jahre alt ist und mindestens 2 Jahre lang als Schiffsjunge das Schiffergewerbe erlernt hat.

3. Auf jedem stilliegenden Fahrzeug (§ 27) von mehr als 100 Tonnen Tragfähigkeit muß eine Person

zur Bewachung anwesend sein. Während der winterlichen Schiffahrtsruhe kann der Aufsichtsbeamte Erleichterungen zulassen.

4. Jedes Schiff mit eigener Triebkraft und einer Tragfähigkeit von mehr als 25 Tonnen muß in Fahrt außer dem Schiffsführer mindestens einen Maschinisten und einen Matrosen an Bord haben. Auf Dampfschiffen mit mehr als 100 angezeigten Pferdekräften muß außerdem noch ein Heizer sein. Frachtschiffe mit eigener Triebkraft von mehr als 150 Tonnen Tragfähigkeit müssen mindestens noch einen weiteren Matrosen an Bord haben.

5. Dampfer bis zu 25 Tonnen und Motorboote bis zu 100 Tonnen Tragfähigkeit, deren Motoren vom Ruderstand aus zu bedienen sind, müssen in Fahrt außer dem Schiffsführer mindestens einen Mann zur Bedienung der Maschine an Bord haben.

6. Für kleinere Motorboote bis zu 10 Tonnen und Motorpersonenboote bis zu 5 Tonnen Tragfähigkeit genügt der Schiffsführer zur Bedienung.

7. Jeder Führer eines Fahrzeugs muß ein fortlaufendes Verzeichnis nach vorgeschriebenem Muster (Anlage 1) führen, das neben dem Namen und Wohnort des Führers Namen, Wohnort und Dienststellung, Geburtstag und Diensteintritt der Mannschaft ausweist. Jeder Mann der Besatzung muß ein Dienstbuch haben, das von der zuständigen Behörde ausgefertigt ist. Das Dienstbuch ist sofort bei der Annahme des Schiffsmanns ordnungsmäßig auszufüllen. Personen, die nicht im Besitz eines Dienstbuchs sind, dürfen nur in Notfällen und längstens für die Dauer einer Reise angenommen werden; sie sind jedoch alsbald in das Verzeichnis aufzunehmen.

8. Für Arbeitsfahrzeuge der Wasserstraßenverwaltung gelten die von ihr erlassenen besonderen Vorschriften.

§ 7
Ausrüstung und Betriebszustand

1. Schiffe auf der Fahrt und ihre Anhänge müssen in betriebsfähigem Zustand, namentlich gut steuerfähig sein und in ihrer Ausrüstung den Unfallverhütungsvorschriften der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft sowie den Bestimmungen dieser Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung entsprechen.

2. Lastschiffe und Schiffe mit eigener Triebkraft von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit dürfen nur fahren, wenn sie mit einem Schiffspatente (Schiffsatteste) versehen oder durch einen vereideten Sachverständigen geprüft und für fahrtüchtig befunden sind. Schiffe mit Holzböden sowie Schiffe, die älter als 30 Jahre sind, müssen mindestens alle 3 Jahre, die übrigen mindestens alle 5 Jahre geprüft werden (§ 59 Nr. 1f).

§ 8
Ladung

1. Die Ladung darf in der Breite nicht über den Bord hinausragen. Darüber hinaus dürfen ausnahmsweise Fahrzeuge laden, die mit Holz, Torf, Faschinen, Stroh, Heu oder anderer leichter Ware beladen sind; die Gesamtbreite darf aber höchstens 6,50 Meter betragen.

2. Das beladene Schiff muß in der Querrichtung wagerecht getrimmt sein. Die Pumpen müssen zugänglich, die Gangborde — mit Ausnahme unter 1 — begehbar sein.

3. Die mit mehr als 20 Tonnen Spiritus, Rohpetroleum und dessen Destillationsprodukten (Petroleumäther, Gasolin, Benzin, Ligroin, Neolin, Naphtha, Petroleumessenz, rektifiziertem Petroleum und anderem) beladenen Schiffe haben als Warnungszeichen eine stets ausgespannt gehaltene schwarze Flagge zu führen, die von weitem erkennbar an einem von allen Seiten sichtbaren Punkte mindestens 3 Meter hoch über der Wasserlinie angebracht ist.

4. Auf Schiffen mit Spiritusladung darf außer in den Kajütenräumen weder Feuer noch offenes Licht gehalten, noch Tabak geraucht werden; sonstige leicht entzündliche Gegenstände dürfen auf ihnen nicht vorhanden sein.

5. Pulver und sonstige Sprengstoffe dürfen nur mit besonderer Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde versandt werden; die Vorsichtsmaßregeln werden in jedem einzelnen Falle besonders festgesetzt.

§ 9
Petroleumkastenschiffe

1. Petroleumkastenschiffe müssen in den Wandungen durchgängig aus Eisen oder Stahl hergestellt sein. Ein Petroleumkasten (Laderaum für offenes Petroleum) darf nicht mehr als 150 Kubikmeter halten. Er muß so dicht gebaut sein, daß kein Petroleum ausrinnen kann. Die Decke jedes Petroleumkastens oder jeder Abteilung eines solchen muß ein fest und dicht verschließbares Mannloch haben. Die Petroleumkasten dürfen unter sich durch je eine von Deck aus verschließbare Öffnung oder durch Rohre von höchstens 320 Quadratzentimeter Querschnitt verbunden sein. Abzugsrohre sowie Einlaßrohre, die gleichzeitig zum Abzug dienen, müssen mit dichtem Drahtnetz (Davysche Sicherung) überdeckt sein.

2. Kajüt- und Schlafräume und der vom Oberdecke zu ihnen führende Zugangsraum dürfen nicht unmittelbar an einen Petroleumkasten stoßen; sie müssen vom Petroleumkasten durch mindestens 0,5 Meter Zwischenraum und durch eine dicht verschließende Eisen- oder Stahlwand getrennt sein. Die Fußböden der Kajüt- und Schlafräume müssen zementiert oder in der Umgebung der Feuerungsanlagen bis auf mindestens 1 Meter Entfernung mit wenigstens 1 Millimeter starkem Eisenbleche bekleidet sein. Holzverschalungen neben den Feuerungsanlagen und Rauchrohren sind in einer Ausdehnung bis auf 0,5 Meter Abstand von diesen mit Eisenblech von gleicher Stärke zu bekleiden, die Durchlässe der Rauchrohre in der Decke durch Eisenhülsen gegen Feuersgefahr zu sichern.

3. Petroleumkastenschiffe müssen außer den Tauen oder Stahltrossen (§ 25 Nr. 3) mit Ketten oder Drahtseilen ausgerüstet sein, die an dem zur Befestigung am Lande bestimmten Ende ein auslösbares Glied haben.

Jedes Petroleumkastenschiff muß einen mindestens 30 Zentimeter breiten hellblauen Anstrichstreifen oberhalb der Wasserlinie haben, der um das ganze Fahrzeug läuft.

4. Petroleum von weniger als 0,7 spezifischem Gewichte darf nicht in Kastenschiffen befördert werden. Kein Petroleumkasten darf mit Petroleum auf mehr als 98 vom Hundert des Raumes gefüllt werden, den er einschließlich seines Domes oder sonstigen Ausdehnungsraums enthält. Kraftmaschinen, die durch Feuerwirkung angetrieben werden, dürfen auf Petroleumkastenschiffen nur mit besonderer Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde verwandt werden.

§ 10
Flöße

Flöße dürfen nicht breiter als 8 Meter, nicht länger als 60 Meter sein und nicht tiefer als 1,25 Meter eintauchen. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde erläßt im einzelnen Falle die Anordnungen für Ausrüstung, Bemannung und Verkehr.

§ 11
Schiffe mit eigener Triebkraft

Für Schiffe mit eigener Triebkraft ist die Genehmigung nach § 2 des Gesetzes vom 30. April 1913, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal, zur Fahrt erforderlich.

Abschnitt II
Die Fahrt

§ 12
Betriebszeit

Die Betriebszeiten werden von der Wasserstraßenverwaltung festgesetzt.

§ 13
Treideln

1. Auf dem Rhein-Herne-Kanal und auf Strecken, die durch Anschlag bezeichnet sind, ist Treideln jeder Art verboten. Auf den übrigen Strecken darf nur vom Leinpfad aus getreidelt werden.

2. Ist ein Leinpfad auf beiden Ufern vorhanden, so muß der Schiffer zum Treideln stets den Leinpfad rechts (in der Fahrtrichtung) benutzen. Alle Strecken, auf denen abweichend davon links getreidelt werden darf, sind am Anfang und Ende durch Tafeln bezeichnet mit der Aufschrift „Treidelweg" und mit Pfeilen, welche die zugelassene Treidelrichtung angeben. Ist ein Leinpfad nur auf einem Ufer vorhanden und begegnen sich auf dieser Strecke zwei auf ihr treidelnde Fahrzeuge, so muß das kanalabwärts fahrende die Leine fallen lassen. Als kanalabwärts gilt auf dem Ems-Weser-Kanal die Richtung von Westen nach Osten, auf der Haltung Herne-Münster des Dortmund-Ems-Kanals die Richtung von Süden nach Norden.

3. Ein vom Leinpfad aus gezogenes Fahrzeug muß beim Begegnen mit einem anderen an seinem Leinpfadufer bleiben, wenn nicht besondere Verhältnisse es ausnahmsweise anders bedingen.

4. Treideln durch weibliche Personen unter 16 Jahren ist verboten.

§ 14
Treideln mit Pferden

1. Treidelpferde müssen für den Dienst geeignet und in gutem Futterzustande sein.

2. Während des Treidelns sind sie an Trensen und nicht an Stallhalftern zu führen. Sie müssen Sielen- oder Kummetgeschirre mit Ortscheiten tragen. Zwei oder mehr Pferde vor einem Fahrzeug müssen hintereinander gespannt werden.

3. Die Treidelleine muß dauerhaft und fest, der Treidelbaum hinreichend stark und so hoch sein, daß die Leine nicht auf der Uferböschung schleppt. Über Leinpfadbrücken dürfen die Pferde nur mit loser Leine gehen. Mindestens 120 Meter vor den Schleusen muß die Leine abgeworfen werden.

4. Ortscheite dürfen nicht am Boden schleppen.

5. Die Treidelpferde dürfen nur durch männliche über 16 Jahre alte Personen geführt werden. Ausnahmsweise können auch jüngere Personen auf Grund eines Erlaubnisscheins zugelassen werden, den die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde auf ihren Namen ausstellt.

§ 15

Segeln und Treibenlassen

Lastfahrzeuge dürfen nicht segeln und sich treiben lassen. Hilfssegel beizusetzen ist geschleppten und getreidelten Fahrzeugen gestattet. Unterhalb der Rheder-Brücke — Kilometer 218,57 des Dortmund-Ems-Kanals — ist das Segeln gestattet.

§ 16

Verhalten bei Nacht und bei unsichtigem Wetter

1. Jedes durch eigene Triebkraft bewegte Schiff ohne Anhang hat auf der Fahrt bei Nacht, d. h. eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, zu führen:

a) an oder vor dem vorderen Maste oder beim Fehlen eines Mastes am Schornstein oder an einer Stange mindestens 3,8 Meter hoch über der Wasserlinie eine Laterne, die ein gleichmäßiges und ununterbrochenes, nach hinten abgeblendetes weißes Licht wirft, das bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 4 Kilometer weit sichtbar ist;

b) an der Steuerbordseite (rechts) eine Laterne, die ein grünes Licht gleichmäßig und ununterbrochen wirft, und

c) an der Backbordseite (links) eine Laterne, die ein rotes Licht gleichmäßig und ununterbrochen wirft.

Die grünen und roten Seitenlichter müssen bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar, und binnenbords so abgeblendet sein, daß das grüne nicht von der Backbordseite her und das rote nicht von der Steuerbordseite her gesehen werden kann.

2. Jedes Schiff mit eigener Triebkraft mit Anhang hat außer diesen Lichtern noch ein zweites weißes Licht gleicher Art und an gleicher Stelle wie das erste, und zwar 0,8 bis 1 Meter senkrecht unter diesem zu führen; außerdem darf es hinter dem Schornstein oder dem hintersten Maste ein kleines weißes Licht haben, das den geschleppten Fahrzeugen die Lage des Schleppers bezeichnet, aber nicht nach vorn sichtbar sein darf. Werden mehrere Schiffe dieser Art gleichzeitig zum Schleppen eines Zuges verwendet, so muß jedes Schleppschiff die vorgeschriebenen Lichter führen.

3. Fahrzeuge von mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit, die bei Nacht ohne eigene Triebkraft gerudert, geschleppt oder sonstwie fortbewegt werden, haben ein weißes, nach hinten abgeblendetes Licht vorn oben am Maste oder an einer Stange mindestens 3,8 Meter hoch über der Wasserlinie zu führen. Das Licht muß bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 2 Kilometer weit sichtbar sein. Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft, bei Schleppzügen nur das letzte, haben außerdem am Heck in Ruderhöhe ein nach vorn abgeblendetes weißes Licht zu führen, das bei dunkler Nacht und klarer Luft mindestens 1 Kilometer weit sichtbar ist. Fahrzeuge von weniger als 15 Tonnen Tragfähigkeit, auch Nachen, die bei Nacht ohne eigene Triebkraft fahren, haben ein weißes Licht zu zeigen, das von allen Seiten deutlich sichtbar ist.

4. Andere als die vorgeschriebenen Lichter dürfen nicht geführt werden.

5. Schleppzüge dürfen in der Nacht nur fahren, wenn die Luft so sichtig ist, daß die Schiffahrt ohne Gefahr betrieben werden kann. Wird die Luft unsichtig, so haben die Fahrzeuge sofort an der nächsten geeigneten Stelle beizulegen.

6. Bei unsichtigem Wetter haben Schleppzüge und auch Einzelfahrer mit eigener Triebkraft mit verminderter Geschwindigkeit zu fahren und in kurzen Zwischenräumen die Schiffsglocke zu läuten. Wird das Wetter so unsichtig, daß auf Kahnlänge (70 Meter) kein Ufer mehr erkennbar ist, so haben sie an der nächsten geeigneten Stelle beizulegen.

7. Schiffe, die mehr als 20 Tonnen Spiritus oder Rohpetroleum oder dessen Destillationsprodukte geladen haben, dürfen nachts nicht fahren.

§ 17

Abstand der Fahrzeuge voneinander

1. Einzeln fahrende Schiffe dürfen sich nur in mindestens 100 Meter Abstand folgen.

2. Schleppzüge müssen von vorausfahrenden Fahrzeugen so viel Meter Abstand halten, wie sie selbst lang sind, mindestens aber 300 Meter.

3. Fahrzeuge dürfen nicht nebeneinander gekoppelt werden.

§ 18

Begegnen und Überholen von Fahrzeugen

1. Beim Begegnen und Überholen von Fahrzeugen muß die Bemannung (§ 6), mit Ausnahme der Maschinenleute, vollzählig an Deck sein.

2. Die Bestimmungen der §§ 19 und 20 für Schiffe mit eigener Triebkraft gelten auch für kleinere Motorboote. Statt mit der Dampfpfeife oder Sirene können die letzteren die vorgeschriebenen Zeichen mit dem Signalhorn geben.

§ 19

Begegnen von Schiffen mit eigener Triebkraft untereinander

1. Kommen sich zwei Schiffe mit eigener Triebkraft mit oder ohne Anhang entgegen, so hat jedes dem anderen nach Steuerbord auszuweichen und dies rechtzeitig durch einen Pfiff mit der Dampfpfeife oder Sirene anzukündigen. Wird ein Ausweichen nach Backbord notwendig, so ist dies durch zwei Pfiffe rechtzeitig anzukündigen.

2. Ist es dem einen Schiffe unmöglich auszuweichen, so hat es rechtzeitig drei Pfiffe abzugeben und sobald wie möglich anzuhalten, gegebenenfalls auch seine Maschine rückwärts gehen zu lassen.

3. Eine angezeigte Bewegung muß unter allen Umständen ausgeführt werden.

4. Das von einem der begegnenden Schiffe gegebene Zeichen ist zur Bestätigung dafür, daß es richtig verstanden worden ist, von dem anderen mit dem gleichen Zeichen zu beantworten. Erfolgt keine Antwort, so ist das erste Zeichen zu wiederholen.

5. Dampfpfeife oder Sirene dürfen nicht unnötig gebraucht werden.

§ 20

Überholen von Schiffen mit eigener Triebkraft

1. Das Überholen vorausfahrender Fahrzeuge ist nur Einzelfahrern und Schleppzügen, die mehr als 4 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde fahren können (§ 3 Nr. 4), gestattet. Die vorausfahrenden Fahrzeuge dürfen ohne Not kein anderes am Vorbeifahren hindern, haben vielmehr dessen Vorbeifahrt durch Langsamerfahren zu erleichtern.

2. Erreicht ein Schiff mit eigener Triebkraft mit oder ohne Anhang ein solches, das in derselben Richtung langsamer fährt, oder einen Schleppzug, so hat es seine Absicht, vorbeizufahren, durch einen langen Pfiff anzuzeigen und den Abstand nach § 17 so lange zu halten, bis das Fahrwasser freigegeben ist. Das vorausfahrende Schiff mit eigener Triebkraft hat mit der Dampfpfeife oder Sirene zu antworten und sein Rudermanöver anzuzeigen, und zwar mit einem Pfiff, wenn es mit dem regelmäßigen Überholen nach links einverstanden ist; dabei hat es sofort scharf nach Steuerbord zu halten. Mit zwei Pfiffen hat es zu antworten, wenn sich ein Überholen nach rechts nötig macht; dabei hat es sofort scharf nach Backbord zu halten. Bleibt auf ein Zeichen die vorgeschriebene Antwort aus, so ist es zu wiederholen.

3. Ist es dem vorausfahrenden Schiffe unmöglich, das Fahrwasser freizugeben, so hat es das nachfolgende durch Zuruf oder sonstwie zu verständigen, im übrigen aber die nächste Ausweichgelegenheit zu benutzen und dann die Zeichen nach Nr. 2 zu geben. Das folgende Fahrzeug hat die Zeichen vor der Vorbeifahrt zu wiederholen.

§ 21

Mäßigen der Fahrtgeschwindigkeit, Anhalten

1. Die Geschwindigkeit ist zu mäßigen in der erforderlichen Entfernung vor und hinter:

a) Baggermaschinen und Fahrzeugen jeder Art, die zur Räumung des Fahrwassers, zu Strom- und Uferbauten oder zu Meßarbeiten im Fahrwasser liegen oder sich bewegen,
b) Baustellen für Uferanlagen und Wasserbauten,
c) Fähren und beweglichen Brücken,
d) Stellen, an denen Fahrzeuge löschen oder laden,
e) Fahrzeugen, die fahren oder stilliegen.

Die Vorbeifahrt muß mit solcher Vorsicht erfolgen, daß Störungen und Gefährdungen ausgeschlossen sind.

2. Kanalstrecken, die außerdem langsam und mit besonderer Vorsicht durchfahren werden müssen, sind am Anfang an der rechten Seite (der Fahrtrichtung) durch rote Tafeln mit der weißen Aufschrift: „Langsam fahren bis Kilometer . . . .“ bezeichnet. Auf diesen Strecken darf höchstens mit 3-Kilometer-Stunden- oder 0,83-Meter-Sekundengeschwindigkeit gefahren werden.

3. Ist das Fahrwasser nicht frei, so ist rechtzeitig anzuhalten. Vor Sicherheitstoren, die geschlossen oder in Bewegung sind, haben die Fahrzeuge mindestens 100 Meter entfernt am rechten Ufer (in der Fahrtrichtung) zu halten.

§ 22

Anbringen der Anker

Die Buganker sowie Kettenbündel, Eisenstücke und andere Vorrichtungen, die als Anker dienen können, müssen vor Fahrtantritt abgenommen werden, doch können in den Ankerklüsen Buganker bleiben, die mit beweglichen Flügeln an der Schiffswand anliegen. Heckanker müssen bis über den Wasserspiegel eingeholt werden und dürfen nicht über die Scheuerleisten hinausragen.

Abschnitt III

Verhalten beim Durchfahren der Schleusen und des Hebewerkes

§ 23

Einfahren in die Schleusen (Hebewerk)

Das Annähern der Fahrzeuge an die Schleusen und das Einfahren muß langsam vor sich gehen. Der Schleusenbeamte oder sein Vertreter gibt Anweisung, welche Schleuse zu benutzen ist, wie weit sich die Fahrzeuge der Schleuse nähern dürfen und ob sie durch Schleppkraft oder von Hand in die Schleusen zu holen sind.

§ 24

Schleusenrang

1. Das Durchschleusen der Fahrzeuge erfolgt im allgemeinen nach der Reihenfolge der Ankunft im Schleusenvorhafen und ihrer Anmeldung.

2. Ein Vorschleuserecht haben:

a) Fahrzeuge der Wasserstraßenverwaltung, welche die Kanäle im dienstlichen Gebrauche befahren, sowie einzeln fahrende Schlepper der Wasserstraßenverwaltung,
b) Schiffe, deren Hauptladung aus Spiritus, Pulver und sonstigen Sprengstoffen (§ 8 Ziffer 5) Rohpetroleum und dessen Destillationsprodukten (§ 8 Ziffer 3) besteht.

3. Ein Vorschleuserecht wird gegen Vorschleusegebühr auch anderen Fahrzeugen in folgender Reihenfolge gewährt:

a) einzelnen Dampfschiffen und Motorbooten,
b) Dampfschiffen mit Anhängen,
c) sonstigen Fahrzeugen.

Von Fahrzeugen und Schleppzügen gleicher Gattung behalten früher angekommene vor später angekommenen bei Zahlung der Vorschleusegebühr den Vorrang.

§ 25

Verhalten beim Durchschleusen

1. Beim Durchschleusen ist den Anordnungen des Schleusenbeamten oder seines Vertreters Folge zu leisten; ihre Aufforderung, in die Schleuse zu fahren, ist abzuwarten und unverzüglich zu befolgen. Das letzte in die Schleuse einfahrende Schiff muß bei Talfahrt so weit vorfahren, daß es während des Wasserablassens nicht auf den Drempel aufsetzen kann. Die Vorderkante des Drempels ist durch senkrechte weiße Striche kenntlich gemacht.

2. Während des Schleusens und Ein- und Ausfahrens muß die Bemannung (§ 6) mit Ausnahme der Maschinenmannschaft vollzählig an Deck sein, soweit sie nicht für das Ausbringen der Trossen an Land gehen muß.

3. An die Tore der Schleusen darf nicht angestoßen werden.

Während des Füllens und des Wasserablassens muß jedes Fahrzeug mindestens mit zwei hinreichend starken und guten Tauen oder Stahltrossen an den Schleusenwänden befestigt sein. Die Festmacheleinen müssen sorgfältig gefiert und angeholt werden.

4. Ruder und Stangen mit Eisenbeschlag dürfen nicht in die Wände oder Tore der Schleusen eingesetzt werden. Zum Fortbewegen der Schiffe dürfen nur die dafür bestimmten Haltekreuze, Poller und Pfähle, benutzt werden. Das Berühren der Schiffswand mit dem Mauerwerke muß vermieden, jedenfalls aber durch Zwischenhalten von Fendern gemildert werden.

5. Die Maschine der Dampfschiffe muß während des Liegens in der Schleuse gestoppt sein.

6. Eigenmächtiges Öffnen der Schütze und Tore ist verboten.

Abschnitt IV

Ankerwerfen, Anlegen und Wenden

§ 26

Ankerwerfen

1. Werfen und Schleifenlassen von Ankern, Kettenbündeln, Eisenstücken und dergleichen ist untersagt, mit Ausnahme der Strecke unterhalb der Schleuse Gleesen.

2. Unterhalb der Schleuse Gleesen dürfen die Anker nur in Wasser und so ausgeworfen werden, daß sie andere Fahrzeuge nicht behindern. Wo Warnungstafeln auf den Schutz von Telegraphen- oder anderen Kabeln, Gas- und Wasserrohren oder ähnlichen Vorrichtungen hinweisen, ist das Ankerwerfen 20 Meter oberhalb und 20 Meter unterhalb verboten.

§ 27

Anlegen

1. Im Kanal ist das Anlegen nur an den hierzu bestimmten Stellen (Häfen, Ladeplätzen, Liegestellen, Übernachtungsstellen, Wendeplätzen, Schleusenvorhäfen) gestattet, wenn nicht der Schiffahrtsbetrieb Ausnahmen erfordert. An den durch Verbotstafeln kenntlich gemachten Stellen und den im § 37 bezeichneten Krümmungen und Strecken des Dortmund-

Ems-Kanals anzulegen, ist unbedingt verboten. Dampfer dürfen nur so anlegen, daß sie mindestens 30 Meter von eisernen Brücken, Sicherheitstoren und sonstigen eisernen Überbauten entfernt bleiben. In den Flußstrecken ist das Anlegen gestattet, soweit dadurch die Schiffahrt und Treidelei nicht behindert werden und kein besonderes Verbot besteht. An und vor Buhnenanlagen und sonstigen Strombauwerken sowie vor der Mündung von Nebengewässern ist das Anlegen verboten.

2. Die Fahrzeuge müssen in der Fahrtrichtung rechts, dem Ufer möglichst nahe und ihm gleichgerichtet, mehrere kurz hintereinander, anlegen. Nebeneinander dürfen Fahrzeuge nur liegen, wenn die Liegestellen für mehrere Schiffsbreiten vorgesehen sind.

3. Jedes stilliegende Fahrzeug muß bei Nacht ein rundum leuchtendes weißes Licht führen.

4. Die Mannschaft am Ufer liegender Fahrzeuge muß die Treidelleine vorüberfahrender Fahrzeuge ohne Zeitverlust überholen.

5. Bei Frostwetter muß ein Fahrzeug von allen Seiten losgeeist und stets flott erhalten werden.

6. Außerhalb der Häfen und Liegestellen dürfen die Schiffe nur mit Erlaubnis der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde ein- und ausladen und überwintern.

§ 28

Befestigen der Fahrzeuge

1. Wenn Fahrzeuge anhalten, so müssen sie vorn und hinten mit festangezogenen Trossen und Steifen oberhalb des Wasserspiegels so festgemacht werden, daß sie beim Vorbeifahren anderer nicht losreißen, nicht durch Wellenschlag gegen das Ufer gestoßen werden und bei etwaigem Sinken des Wasserstandes nicht aufsitzen.

Das Fahrwasser für die Schiffahrt muß unter allen Umständen offen bleiben. Untersagt ist das Befestigen an Bäumen, Brücken, Geländern, Telegraphenstangen, Marksteinen, gesunkenen und solchen Schiffen, die zu Hebungs- und Unterhaltungsarbeiten benutzt werden, oder an sonstigen, zum Befestigen nicht bestimmten Gegenständen. Zum Festlegen sind die Haltepfähle, Poller, Dalben, Ringe und Steine am Ufer zu benutzen. Sind keine vorhanden, so sind leichte Anker außerhalb der wasserseitigen Böschung an Land zu bringen.

2. Es ist verboten, Befestigungspfähle in Uferböschungen, Buhnen und sonstige Strom- und Kanalbauwerke einzuschlagen.

§ 29

Wenden

Auf den Kanalstrecken einschließlich der Schleusenkanäle im Dortmund-Ems-Kanal unterhalb Meppen dürfen außerhalb der dazu bestimmten Stellen (Wendeplätze) Fahrzeuge von mehr als 20 Meter Länge nicht wenden.

§ 30

Stilliegen im Fahrwasser

1. Bagger und Fahrzeuge jeder Art, die zur Räumung der Wasserstraße, zu Strom- und Uferbauten oder zu Meßarbeiten im Kanal oder auf dem Strome liegen, sowie dort festgekommene oder beschädigte Fahrzeuge haben bei Tag durch Ausstecken einer roten Flagge oder eines roten Korbes die Seite anzugeben, auf der vorbeizufahren ist.

2. Bei Nacht haben sie ein rotes und ein helles weißes Licht zu führen, von denen das rote angibt, an welcher Seite vorbeizufahren ist.

3. Gesunkene Fahrzeuge, für die solche Warnungszeichen nicht sofort zur Verfügung stehen, sind behelfsmäßig so zu bezeichnen, daß ihre Lage bei Tag und Nacht deutlich sichtbar ist.

Zweiter Teil

Besondere Vorschriften für einzelne Schiffsarten

Abschnitt I

Schiffe mit eigener Triebkraft

Titel I. Allgemeine Bestimmung

§ 31

Verhalten bei Schleusen, beweglichen Brücken und Fähren

Bei Annähern an Schleusen, bewegliche Brücken und Fährstellen ist ein langer Pfiff (Zeichen mit dem Signalhorn) zu geben oder mit der Schiffsglocke zu läuten.

Titel II. Besondere Bestimmungen für Personenschiffe

§ 32

Bezeichnen der Tragfähigkeit

Auf jedem Personenschiffe mit oder ohne eigene Triebkraft muß außer den Bezeichnungen nach § 5 an leicht sichtbarer Stelle über Deck deutlich lesbar vermerkt sein, welche Personenzahl nach Festsetzung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde des Heimatsorts gleichzeitig befördert werden darf.

§ 33

Polizeiliche Prüfung der Betriebssicherheit

1. Ein Personenschiff darf erst in Betrieb gesetzt werden, wenn die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde des Heimatsorts oder des letzten Überwinterungsorts schriftlich bescheinigt hat, daß es den Vor-

schriften der §§ 7 und 32 dieser Verordnung entspricht, und daß dem Betrieb in sicherheitspolizeilicher Beziehung kein Bedenken entgegensteht. Im Ausland beheimatete Schiffe müssen die Bescheinigung einer inländischen Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde beibringen.

2. Die dazu nötige Untersuchung muß vor Beginn der Fahrten auf dem Kanale vorgenommen und alljährlich vor Wiederbeginn der Fahrten nach der Überwinterung wiederholt werden. Die Bescheinigung hierüber ist auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 34

Reihenfahrten

1. Unternehmer von regelmäßigen Personenschiffahrten müssen vor Aufnahme des Betriebs den Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden ihres Verkehrsbezirkes einen Fahrplan mit Abfahrts- und Ankunftszeiten, Anlegestellen und Fahrpreisen vorlegen.

2. Der Fahrplan muß an den Anlegestellen aushängen.

3. Fahrpreisaushänge sind auf Deck und in den Kajüten sichtbar anzubringen.

§ 35

Anlegestellen

1. An jeder Anlegestelle sind nach besonderer Anweisung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde gefahrlose und bequeme Aus- und Einsteigegelegenheiten für die Fahrgäste anzubringen.

2. Bei Nacht (§ 16 Nr. 1) sind die Landungsstellen für die Dauer des fahrplanmäßigen Verkehrs zu beleuchten.

Abschnitt II

Besondere Bestimmungen für Schleppschiffe auf dem Dortmund-Ems-Kanal

§ 36

Schleppzugsordnung

1. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal dürfen in einem Schleppzug nur so viel Anhangschiffe sein, als zusammen mit dem Schlepper in einer Schleppzugsschleuse von 165 Meter nutzbarer Länge und 10 Meter Lichtweite Platz finden; doch dürfen höchstens 8 — mit dem Schlepper also bis zu 9 Schiffen — in einem Zuge vereinigt werden.

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal oberhalb Gleesen kann die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde auch längere Schleppzüge zulassen. Ein Schleppzug darf aber nur aus so viel Schiffen zusammengesetzt sein, als in einer Schleppzugsschleuse von 165 Meter nutzbarer Länge und 10 Meter Lichtweite und in einer einfachen Schleuse von 67 Meter Länge und 8,60 Meter Lichtweite Platz finden.

2. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann zeitweilig Ausnahmen von den Bestimmungen zu Nr. 1 anordnen oder zulassen, wenn es mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebs oder auf die Instandhaltung des Kanals geboten oder zulässig ist.

§ 37

Vermeiden von Begegnungen

1. Krümmungen und Strecken, an denen die Begegnung mit anderen Fahrzeugen Schwierigkeiten bietet, sind bei Beginn an der rechten Seite (in der Fahrtrichtung) durch rote Tafeln mit der weißen Aufschrift „Signal" bezeichnet.

Bei Ankunft an einer solchen Tafel hat der Schlepper einen langen Pfiff mit der Dampfpfeife oder Sirene (Zeichen mit dem Signalhorn) zu geben und zugleich seine Geschwindigkeit zu mäßigen. Auf dieses Zeichen darf ein entgegenkommender Schleppzug nur bis an die rote Tafel heranfahren, hat dort beizulegen und so lange zu warten, bis der andere Schleppzug vorbeigefahren ist.

2. Geben die sich begegnenden Schleppzüge zur selben Zeit das Zeichen, so hat der kanalaufwärts fahrende Schleppzug beizulegen.

3. Ein Überholen von Schleppzügen auf diesen Strecken ist verboten.

Abschnitt III

Boote, Sport- und Vergnügungs-Fahrzeuge

§ 38

Zulassung

Ruderboote für gewerblichen Verkehr, Fahrzeuge aller Art für Sport und Vergnügen werden auf den Kanalstrecken und deren Häfen nur mit schriftlicher Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde zugelassen.

§ 39

Führung

Handkähne und Boote müssen sachkundige Führung haben; größeren Fahrzeugen ist auf ein von diesen gegebenes Zeichen Platz zum Vorbeifahren zu lassen.

C. Erhaltung der Wasserstraße

§ 40

Schutz der Ufer- und Kanalanlagen

1. Das Betreten der Kanalanlagen, namentlich der Böschungen und Bermen, außerhalb des Bereichs der Häfen und Ladestellen, das Gehen, Reiten und Fahren auf den Kanalschutzstreifen, das Betreten, Beweiden und Beschädigen der Buhnen, Böschungen, Verwaltungen (Dämme), sonstigen Strombauwerke und Anpflanzungen an der Wasserstraße sowie aller zu ihr gehörigen Bauwerke ist verboten.

2. Bei der Fahrt dürfen die Fahrzeuge die Böschungen auch unter Wasser nicht berühren. Das Einsetzen von Rudern, Haken und dergleichen in die Kanalsohle sowie von Schiebestangen, die kein Querholz oder keinen Teller haben, ist verboten. Bei befestigten Kanalböschungen dürfen Ruder und dergleichen nur gegen die befestigten Teile eingesetzt werden.

3. Beim Durchfahren der Brückenkanäle, Sicherheitstore und Drehbrücken dürfen Ruder, Haken, Schiebestangen und dergleichen nicht eingesetzt werden. Das Berühren der Schiffswände mit dem Mauerwerke muß durch Zwischenhalten von Fendern gemildert werden.

4. Holz, Steine und sonstige schwere Güter dürfen nur mit Genehmigung des Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten näher als 5 Meter vom Ufer der Wasserstraße gelagert werden.

5. Beim Probeschlagen der Schiffsschrauben ist das Hinterschiff so weit ab zu legen, daß das Ufer nicht beschädigt werden kann.

6. Auf den Kanalstrecken einschließlich der Häfen ist Viehtränken, Pferdeschwemmen, Waschen und Spülen verboten. Baden und Betreten der Eisdecke ist nur mit Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde gestattet.

7. Stauwerke, Ein- und Auslaßvorrichtungen dürfen nicht eigenmächtig bedient werden.

§ 41

Leinpfad

1. Der Leinpfad dient nur der Schiffahrt; den Schiffszug darf niemand hindern oder erschweren, auch nicht beim Verladen der Güter.

2. Den Leinpfad auf kanalfiskalischem Gelände und seine Böschungen darf niemand unbefugt betreten, befahren oder beweiden oder durch die Treidelleine beschädigen.

3. Die Beamten der Staatsanwaltschaft, die Forstschutz-, Reichswasserschutz- und Polizeibeamten, die Beamten des Zoll-, Steuer-, Post- und Telegraphendienstes dürfen in Ausübung ihres Berufs den Leinpfad betreten.

§ 42

Verunreinigung der Wasserstraße, Schiffahrtshindernisse

1. Verboten ist das Einwerfen oder Einlassen von Schutt, Steinen, Ballast, Sägespänen, Kehricht, Müll, Asche, Trossen, Tierleichen, von Schlammwasser aus Gräben, von Rückständen aus Fahrzeugen sowie überhaupt von allen Gegenständen und Flüssigkeiten, welche die Häfen oder die Wasserstraße verunreinigen oder den Schiffsverkehr behindern können.

2. Bemerkt ein Schiffer Gegenstände, die den Schiffsverkehr behindern können, so hat er dem nächsten Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten unverzüglich Anzeige zu erstatten.

§ 43

Entnahme von Wasser, Sand und Eis

Die Entnahme von Wasser und Eis aus dem Kanal und dessen Häfen, von Pflanzen, Schlamm, Erde, Sand, Kies, Ton, Steinen und dergleichen aus dem Kanal und den Flußbetten bedarf der Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde.

§ 44

Gesunkene, beschädigte und festgekommene Fahrzeuge

1. Sinkende oder in bedrohlicher Weise leck gewordene Fahrzeuge dürfen nicht weiterfahren, sondern müssen sofort möglichst nahe und gestreckt ans Ufer gebracht und dort vorschriftsmäßig festgelegt werden. Der Schiffer hat die Liegestelle nach § 30 zu bezeichnen und dem Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten sofort Anzeige zu erstatten. Auch bei sonstigem Festkommen seines Fahrzeugs hat der Schiffer sofort eine Bezeichnung anzubringen und Anzeige zu erstatten.

2. Zögert der Schiffer damit, das Fahrzeug wieder flottzumachen oder herauszuschaffen, so nimmt die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde diese Arbeiten auf Kosten und Gefahr des Verpflichteten vor.

3. Sind Schiffer und Schiffseigentümer nicht bekannt, so werden Schiff und Ladung öffentlich verkauft; der Erlös wird nach Abzug der Kosten hinterlegt. Mit anderen die Schiffahrt hindernden Gegenständen wird ebenso verfahren.

§ 45

Schiffahrtszeichen

1. Es ist verboten, die Schiffahrtszeichen (Bojen, Schwimmer, Baken, Tafeln usw.) auf der Wasserstraße oder am Ufer zum Anlegen oder Fortbewegen der Fahrzeuge zu benutzen, zu beschädigen oder zu beseitigen.

2. Bemerkt ein Schiffer, daß Schiffahrtszeichen entfernt, beschädigt oder verschoben sind, so hat er dem nächsten Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten Anzeige zu erstatten.

D. Benutzung der reichseigenen Häfen und Ladeplätze

§ 46

Geltungsbereich dieses Abschnitts

Die Vorschriften dieses Abschnitts gelten für die Wasserfläche der reichseigenen Häfen und Ladeplätze nebst Einfassungen, Ufer- und Hafendämmen, für die Umschlagseinrichtungen, die Einrichtungen zum Festmachen der Fahrzeuge, die Lagerplätze, die Ladestraßen und die Hafenmündungen.

§ 47

Anmeldung der Fahrzeuge

Wollen Führer von Fahrzeugen im Hafengebiet anlegen, so haben sie sich bei dem Aufsichtsbeamten mit den Begleitpapieren zu melden. Landet ein Fahrzeug außerhalb der Dienststunden des Aufsichtsbeamten, so hat der Schiffer die Anmeldung sofort bei Beginn der nächsten Dienststunden nachzuholen. Ist für einen Hafen kein besonderer Aufsichtsbeamter bestellt, so bedarf es keiner Anmeldung.

§ 48

Anlegen der Fahrzeuge

1. Die Fahrzeuge haben die Plätze einzunehmen, die für die Art ihrer Ladung allgemein bestimmt sind oder ihnen vom Aufsichtsbeamten je nach Bedarf angewiesen werden.

2. Wenn der Führer den Anweisungen nicht unverzüglich nachkommt, so kann der Aufsichtsbeamte das Fahrzeug an die von ihm bezeichnete Stelle schaffen lassen. Der Führer hat dann neben der verwirkten Polizeistrafe die Kosten der zwangsweisen Fortschaffung zu tragen.

3. Es wird in der Regel nach der Reihenfolge der Ankunft angelegt, jedoch können Güterdampfer, die Teilladungen löschen oder laden wollen, vor den übrigen Schiffen vorgelassen werden, wenn sie voraussichtlich nicht länger als zwei Stunden am Ladeufer verbleiben.

4. Jedes Fahrzeug muß für sich allein nach den Vorschriften des § 28 befestigt werden. Haltetaue, Ketten, Trossen und dergleichen dürfen an anderen Fahrzeugen von mindestens 50 Tonnen Tragfähigkeit, die selbst gut am Ufer festgelegt sind, nur dann befestigt werden, wenn vorher dem Führer des anderen Fahrzeugs Kenntnis gegeben worden ist.

5. Die Haltetaue eines Fahrzeugs dürfen nur von Angehörigen der eigenen Besatzung oder auf Anordnung des Aufsichtsbeamten gelöst werden. Ist ein Fahrzeug durch Verbindungstaue mit fremden Fahrzeugen verbunden, so dürfen die Haltetaue nur im Einvernehmen mit den fremden Schiffern gelöst werden.

§ 49

Schiffe mit feuergefährlicher Ladung

1. Führer von Schiffen, die mehr als 20 Tonnen Spiritus oder Rohpetroleum und dessen Destillationsprodukte (§ 8 Nr. 3) an Bord haben oder nehmen wollen, haben dies der örtlichen Dienststelle der Strom- und Schiffahrtspolizei anzuzeigen. Das Anlegen, Lagern, Löschen oder Laden ist an dem dafür vorgesehenen Lagerplatz oder sonst an dem von der Polizei angewiesenen Platze zu bewirken. Sonderbestimmungen des Hafenorts sind dabei zu beachten.

2. Feuergefährliche Gegenstände, Waren und Güter müssen möglichst schnell von den Lösch-, Lade- oder Lagerplätzen entfernt werden. Kann dies nicht sofort nach der Ankunft geschehen, so kann die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde sie auf Kosten der Verpflichteten bewachen lassen.

3. Schiffe mit Sprengstoffen (§ 8 Nr. 5) und Petroleumkastenschiffe (§ 9) dürfen die Hafenanlagen nur mit ausdrücklicher Genehmigung und nach Anordnung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde benutzen.

§ 50

Verkehr mit dem Lande

1. Jedes Fahrzeug muß als Verbindung mit dem Lande einen mindestens 30 Zentimeter breiten mannsicheren Laufsteg haben.

2. Müssen mehrere Fahrzeuge vor den Anlegestellen (Plätzen) nebeneinander anlegen, so haben die Führer der dem Ufer näher liegenden Fahrzeuge das Überlegen und die Benutzung von Gängen zu gestatten.

§ 51

Bewegen der Schiffe im Hafen

Segel und Treidelpferde dürfen im Hafen nicht benutzt werden. Dampfer dürfen nicht schneller fahren, als ein Mann am Ufer im Schritte zu folgen vermag. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde darf weitergehende Anordnungen erlassen.

§ 52

Löschen und Laden

1. Das Löschen und Laden der Fahrzeuge darf nicht ungebührlich verzögert werden.

2. Beim Einladen und Ausladen sind die Güter so zu lagern, daß der Verkehr nicht gehindert wird. Auf den Uferböschungen und am Uferrande in 1,5 Meter Breite von der Uferkante entfernt sowie auf den Ufertreppen, Schienen, Krangleisen und Ladestraßen dürfen keine Güter oder Gegenstände niedergelegt werden. In Häfen mit besonderer Aufsicht ist die Anweisung des Aufsichtsbeamten für die Lagerung der Güter einzuholen.

3. Das Überladen von einem Schiffe ins andere ist nur gestattet, soweit dadurch der freie Verkehr nicht gestört wird.

4. Güter, die beim Löschen und Laden ins Wasser gefallen sind, müssen ohne Verzug wieder herausgeholt werden; im Falle der Unterlassung geschieht dies durch die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde auf Kosten und Gefahr des Verpflichteten.

5. Die Lagerplätze sind nach Gebrauch sorgfältig von Abfällen und sonstigen Rückständen zu säubern. Unterbleibt dies, so nimmt der Aufsichtsbeamte die Säuberung sofort auf Kosten dessen, dem zuletzt der Platz überlassen war, vor.

§ 53

Aufenthalt im Hafen

1. Die Dauer des Aufenthalts von Fahrzeugen im Hafen ist im allgemeinen nicht an eine bestimmte Frist gebunden. Wenn jedoch die Fahrzeuge über die Lösch- und Ladezeit hinaus im Hafen liegenbleiben, zumal bei Ausbesserungsarbeiten und zum Überwintern, oder wenn sie zu Zwecken, die dem eigentlichen Personen- oder Güterverkehre fremd sind, benutzt werden, z. B. zu Wohnungen, Werkstätten und Güterniederlagen, so ist die Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde einzuholen.

2. Verläßt der Führer sein im Hafen liegendes Schiff, so hat er einen Vertreter zu bezeichnen, der der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde gegenüber verantwortlich ist. Unterbleibt dies, so kann die Behörde die Verpflichtungen des Schiffsführers ohne weiteres auf Kosten und Gefahr des Schiffseigners erfüllen.

§ 54

Verkehr in den Hafenanlagen

1. Wer in den Hafenanlagen geschäftlich nichts zu tun hat, darf sich dort nur mit Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde aufhalten. Böschungen (§ 40 Nr. 1) dürfen nur auf den Treppen und Wegen betreten werden.

2. Fuhrwerke dürfen im Hafengebiete nur so aufgestellt werden, daß sie den Verkehr nicht stören. Anordnungen der Aufsichtsbeamten hierüber sind zu befolgen.

3. Fuhrwerke dürfen nicht länger im Hafengebiete bleiben, als für die ordnungsmäßige Erledigung ihrer Geschäfte erforderlich ist.

§ 55

Feuer und Licht

1. Die Schiffer haben zur Verhütung von Feuersgefahr auf Feuer und Licht sorgfältig zu achten und den hierüber erlassenen Anordnungen der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde nachzukommen. Feuer darf nur in durchaus sicherer Feuerstätte brennen. Offenes Feuer ist im Hafengebiete nur mit Genehmigung der Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde gestattet. An Stellen, an denen leicht entzündliche Waren niedergelegt sind, darf nicht geraucht werden.

2. Auf Schiffen, die mit Stroh, Heu, Petroleum oder anderen leicht entzündlichen Gütern beladen sind, darf ebenfalls nicht geraucht werden; Licht darf auch in den Kajüten nur in Laternen gebrannt werden, die vollkommen sicher geschlossen sind. Es ist verboten, auf den Fahrzeugen Teer, Öl oder andere leicht entzündliche Stoffe zu kochen, Harz oder Pech zu schmelzen. Wenn nötig, weist die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde hierzu geeignete Stellen an.

3. Es ist verboten, im Hafengebiete Schüsse abzufeuern und Feuerwerkskörper abzubrennen.

§ 56

Verhalten bei Gefahr

Bricht innerhalb des Hafengebiets Feuer aus oder ist bei sonstigen Gefahren wie Hochwasser, Eisgang, Sturm, Dammbrüchen außergewöhnliche Hilfe erforderlich, so sind die Führer und Mannschaften sämtlicher Fahrzeuge im Hafen verpflichtet, bei der Unterdrückung der Gefahr und bei Rettungsarbeiten mitzuwirken, und zwar auch mit Schiff und Geschirr.

Insbesondere sind die bedrohten Schiffe zu schützen und der Gefahr zu entziehen sowie Menschen und Güter zur Rettung auf die Fahrzeuge aufzunehmen.

§ 57

Abmelden der Fahrzeuge

In Häfen mit besonderer Aufsicht hat der Schiffer vor der Abfahrt sein Fahrzeug beim Aufsichtsbeamten abzumelden. Die Genehmigung zur Abfahrt wird nur erteilt, wenn der Schiffer seine sämtlichen Verpflichtungen der Verwaltung gegenüber erfüllt hat.

§ 58

Sondervorschriften

Neben den Bestimmungen dieser Polizeiverordnung gelten für jeden Hafen die für ihn erlassenen besonderen Vorschriften. Abweichungen sind jedoch nur zulässig, soweit die Sondervorschriften über die Bestimmung dieser Vorordnung hinausgehen.

E. Schlußbestimmungen

§ 59

Ausweispapiere

1. Der Schiffer muß stets folgende Papiere an Bord haben und auf Anfordern den Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten oder deren Vertretern vorlegen:

a) einen Abdruck dieser Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung,
b) den Eichschein oder Meßbrief,
c) den Fahrschein oder sonstigen Fahrtausweis,
d) das in § 6 Nr. 7 vorgeschriebene Verzeichnis,
e) gegebenenfalls die Genehmigungsurkunde nach § 2 des Gesetzes, betreffend das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal vom 30. April 1913 und nach § 3 Nr. 5 und § 10 dieser Polizeiverordnung,
f) eine Bescheinigung aus den letzten 3 (5) Jahren über die Fahrtüchtigkeit des Schiffes (§ 7 Nr. 2).

Der Schiffer muß sich zur Vorlegung der Papiere auf Erfordern auch an Land begeben.

2. Die Ausweispapiere von Fahrzeugen der Wasserstraßenverwaltung können auch bei der zuständigen Verwaltungsstelle aufbewahrt werden.

§ 60

Strom- und Schiffahrtspolizeibeamte

Die Strom- und Schiffahrtspolizei wird von den Betriebsbeamten der Wasserstraßenverwaltung, namentlich den Vorständen der Wasserbauämter samt ihren Beamten ausgeübt.

§ 61

Befugnisse der Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten

1. Die in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder einem sonstigen Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft versehenen Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten sind befugt, zum Besten der Schiffahrt und der Ordnung im Bereiche der Wasserstraße, in besonderen Fällen auch über die Bestimmungen dieser Verordnung hinaus, Anordnungen zu treffen, denen jedermann Folge zu geben hat.

2. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten sind berechtigt, sich jederzeit an Bord zu begeben, um sich von der Beobachtung der bestehenden Vorschriften zu überzeugen. Die Beamten können Fahrzeugen die Weiterfahrt untersagen, wenn ihre Beschaffenheit (Abmessungen, Tiefgang usw.), Ausrüstung, Ladung oder Bemannung den Vorschriften dieser Verordnung nicht entsprechen oder ihr baulicher Zustand sie ungeeignet zum Verkehr auf der Wasserstraße macht. Sie können die Fahrzeuge an die nächste geeignete Stelle legen lassen und dort festhalten, bis der Auflage der Behörde genügt ist.

3. Endgültig ausgeschlossen vom Verkehr auf der Wasserstraße wird ein Fahrzeug erst dann, wenn die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde die Anordnung des Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten bestätigt.

4. Die Strom- und Schiffahrtspolizeibeamten können dem Schiffer, der die Kanalanlagen beschädigt, die Weiterfahrt untersagen, bis er den Schadensersatz ausreichend durch Pfandgeld oder Bürgschaft sichergestellt hat.

§ 62

Ordnungsvorschriften

Die Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde kann bei gegebenem Anlaß besondere Ordnungsvorschriften für die Schiffahrt treffen. Zuwiderhandlungen gegen solche Ordnungsvorschriften werden nach § 63 bestraft.

§ 63

Strafen

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften dieser Verordnung werden, wenn nicht nach den Gesetzen höhere oder andere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 1000 Mark — eintausend Mark — bestraft, an deren Stelle für den Fall des Unvermögens Haft tritt.

§ 64

Zeitpunkt des Inkrafttretens

Diese Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung tritt am 1. Februar 1923 in Kraft.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1. die Wasserpolizeiverordnung für den Rhein-Weser-Kanal, den Dortmund-Ems-Kanal und den Lippe-Kanal vom 25. November 1914 nebst den Nachträgen vom 2. Dezember 1916, 28. Februar 1917, 24. Juli 1917 und 8. Juni 1918,
2. für den Bereich des Ems-Weser-Kanals die Polizeiverordnung über die Benutzung der öffentlichen Häfen und Ladeplätze im Bezirke des Oberpräsidenten der Provinz Hannover (Wasserstraßendirektion) vom 21. November 1918, soweit sie sich auf reichseigene Anlagen erstreckt,
3. die Polizeiverordnung für den Hafen Saerbeck vom 23. Juni 1913.

Berlin, den 29. Dezember 1922.

Der Reichsverkehrsminister
Groener

Anlage

Muster

für das Verzeichnis der Bemannung (§ 6 Ziffer 7 und § 59d).

Verzeichnis

der zur Bemannung des Fahrzeugs ..... gehörenden Personen

Name	Wohnort	Dienststellung	Tag und Jahr der Geburt	Eintritt in den Dienst	Bemerkungen
Beispiel:					
Becker, Karl	Andernach	Schiffsführer	17. 2. 1870	—	Schiffseigner
Schulz, Fr.	Auf dem Schiffe	Matrose	1. 8. 1897	14. 3. 1919	
Klein, Wilh.	desgl.	Schiffsjunge	2. 10. 1903	5. 5. 1919	
Rühl, Ernst	desgl.	Matrose	24. 4. 1895	16. 12. 1919	
usw.					

Herausgegeben vom Reichsministerium des Innern. – Verlag des Gesetzsammlungsamts, Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4. – Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.
Den Bezug des Reichsgesetzblatts (auch älterer Jahrgänge und einzelner Nummern) vermitteln die Postanstalten.
Einzelne Nummern können auch unmittelbar beim Gesetzsammlungsamte bezogen werden.